

Tieliikenteessä kuolleet polkupyöräilijät ja pyöräilykypärän käyttö

Juha Valtonen



Välitä, muista – ennakoi.
LIIKENNETURVA

Juha Valtonen

Tieliikenteessä kuolleet polkupyöräilijät ja pyöräilykypärän käyttö

Liikenneturvan selvityksiä 6/2014

Liikenneturva

Helsinki

Kannen kuva: Kaisa Tanskanen

Verkkojulkaisu pdf (www.liikenneturva.fi)

ISSN 2341-8052

ISBN 978-951-560-210-7 (PDF)

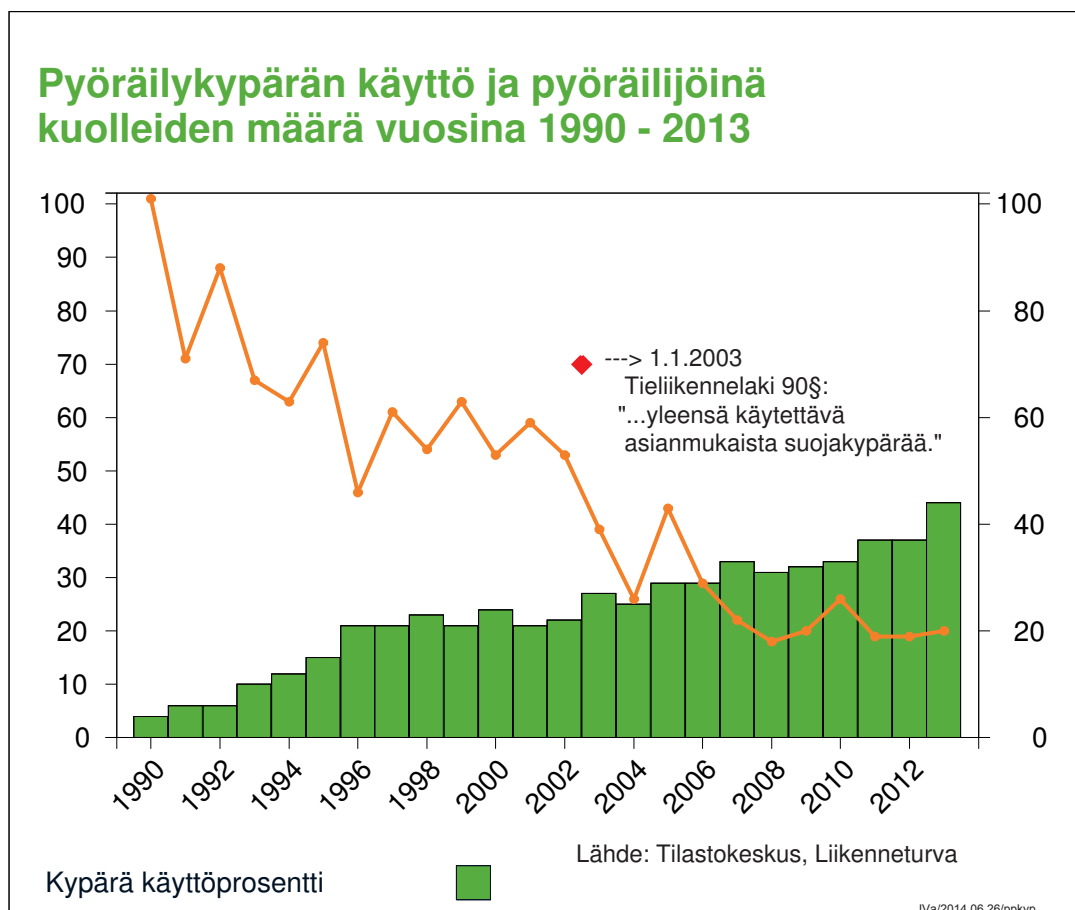
1 Johdanto

Liikenteessä kuolleiden polkupyöräilijöiden määrä on vähentynyt vuoden 1990 noin sadasta vuosittaisesta kuolleesta noin 20:een. Viime vuosien aikana ei lukumäärässä ole kuitenkaan tapahtunut alentumista, vaan määrä on pysynyt saavutetulla tasolla viimeiset seitsemän vuotta.

Polkupyöräkypärän käyttö alkoi yleistyä 1990-luvun alkupuolella. Liikenneturva teki ensimmäiset kypäränkäytön tarkkailut vuonna 1990, jolloin käyttöasteeksi saatiin neljä prosenttia. Vuonna 2013 koko maan tarkkailutulos oli 44 %. Uusimaa ja etenkin pääkaupunkiseutu ovat olleet edelläkävijöinä kypärän käytön yleistymisessä. Uudellamaalla vuoden 2013 käyttöprosentti oli Liikenneturvan tarkkailussa 76 %.

Vuoden 2003 alussa voimaan tuli Tieliikennelain 90§:n kirjaus, jonka mukaan "Polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä asianmukaista suojakypärää".

Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakunnat tutkivat mm kaikki kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet. Käytännössä ihan kaikki liikennekuolemat eivät päädy tutkijalautakuntien tutkittavaksi esimerkiksi siitä syystä, että onnettomuuden uhri on kuollut useita päiviä onnettomuuden jälkeen, jolloin ei välttämättä tieto tapauksesta välity lautakunnille tai onnettomuuden tutkinta ei kuluneen ajan vuoksi enää ole tarkoituksenmukaista.



Kuva 1 Liikenneonnettomuuksissa kuolleiden pyöräilijöiden määrä ja kypärän käytön kehittyminen vuosina 1990 - 2013

Tässä selvityksessä on tavoitteena tarkastella polkupyöräilijöiden liikennekuolemien määrän kehittymistä, sekä tutkijalautakunta-aineiston (VALT) perusteella tietoja siitä, miten kypärää on kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa käytetty, ja arvoita siitä, miten kypärän käyttö olisi onnettomuudessa mahdollisesti vaikuttanut, jos sitä olisi käytetty.

2 Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleiden pyöräilijöiden määrä

Polkupyöräilijänä kuolleiden lukumäärät iän ja sukupuolen mukaan on esitetty liitteessä 1 viiden vuoden ajanjaksoissa. Siitä nähdään, että vuosituhatteen vaihteen (1998-2002) ja sitä edeltävän viisivuotiskauden välillä pyöräilijöiden liikennekuolemien määrässä ei juurikaan ole eroja. Ainoastaan lasten ryhmässä uhrien määrä väheni.

Viisivuotiskaudella 2003-2007 pyöräilijöiden kuolemat vähenivät yli 40 % edelliseen viisivuotiskautteen verrattuna. Vähennystä tapahtui lähes kaikissa ikäryhmissä. Ainoastaan yli 75-vuotiaiden määrässä ei juuri tapahtunut muutosta, mutta iäkkäidenkin pyöräilykuolemat vähenivät selvästi seuraavalla viisivuotiskaudella.

Alle 7-vuotiaita lapsia ei ole kuollut pyöräilijöinä 2000-luvulla ollenkaan. 1990-luvulla alle kouluikäisiä lapsia kuoli pyöräilijänä 12. Myös 7-14-vuotiaiden lasten pyöräilykuolemat ovat vähentyneet; 1990-luvun vaihteessa 7-14-vuotiaita kuoli vielä keskimäärin 10 lasta vuodessa, kun viime vuosina määrä on ollut keskimäärin yksi (paitsi viime vuonna kuoli kolme lasta pyöräilijänä).

Koska tutkijalautakunta aineistoa on käytettävissä tätä tarkastelua varten ajalta 2000 - 2012, rajataan tarkastelu näille vuosille, vaikka virallisen tilaston onnettomuustiedot olisivat jo käytettävissä myös vuodelta 2013.

Virallisen tilaston mukaan 2000-luvun aikana 13:n vuoden aikana (2000 - 2012) on liikenteessä kuollut 426 polkupyöräilijää. Tarkastelua varten jaetaan ajanjakso kolmeen osaan:

- * ennen lainmuutosta, vuodet 2000 - 2002 (3 vuotta),
- * heti lainmuutoksen jälkeen, vuodet 2003 - 2006 (4 vuotta) ja
- * viime vuodet, vuodet 2007 - 2012 (6 vuotta)

Näin jaoteltuna kuhunkin ryhmään tulee yli sata pp-onnettomuutta.

Taulukko 1 Tieliikenneonnettomuuksissa kuolleet pyöräilijät vuosinsa 2000 - 2012 (Tilastokeskus)

Vuosi	Kuolleita	
2000	53	=> (53+59+53)= 165/3= 55/vuosi
2001	59	
2002	53	
2003	39	=> (39+26+43+29)= 137/4= 34.3/vuosi
2004	26	
2005	43	
2006	29	
2007	22	=> (22+18+20+26+19+19)= 124/6= 20.7/vuosi
2008	18	
2009	20	
2010	26	
2011	19	
2012	19	
Yhteensä	426	426/13=32.8/vuosi

Useimmiten pyöräilijän kuolemaan johtanut onnettomuus on tapahtunut törmäyksessä henkilöauton tai muun moottoriajoneuvon kanssa. Pyöräilijöiden liikennekuolemista on yksittäisonnettomuuksia lähes joka neljäs (100/426= 23%).

Taulukko 2 Polkupyöräilijän kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien jakautuminen vastapuolena olleiden osallisten mukaan (Tilastokeskus)

	Vuodet 2000- 2002 N=165	2003- 2006 N=137	2007- 2012 N=124	Yhteensä N=426
PP + Ha/Pa	43.64	54.74	46.34	48.00
PP + raskas aj.	22.42	15.33	14.63	17.88
PP + MP	1.82	2.19	0.81	1.65
PP + Mopo	0.61	1.46	1.63	1.18
PP + Muu	1.21	3.65	3.25	2.59
PP + juna	2.42	0.73	1.63	1.65
PP + PP/JK	3.03	2.92	4.07	3.29
PP yksin	24.85	18.98	27.64	23.76
Yhteensä	100.00	100.00	100.00	100.00

Tutkijalautakunnat ovat tutkineet 322 onnettomuutta näistä vuosien 2000 - 2012 yhteensä 426:sta pyöräilijän kuolemaan johtaneesta onnettomuudesta (426-104=322). Tutkinta kattaa siten noin kolme neljästä virallisen tilaston mukaisesta pyöräilijän kuolemasta.

Taulukko 3 Pyöräilijöiden kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet, jotka on tutkittu tutkijalautakuntien toimesta (Tilastokeskus, VALT)

	Vuodet 2000- 2002 N=165	2003- 2006 N=137	2007- 2012 N=124	Yhteensä N=426
Yhteensä (TK)	165	137	124	426
Tutkittuja (VALT)	117	107	98	322
	70.9 %	78.1 %	79.0 %	75.6 %
PP yksin (TK)	41	26	34	101
Tutkittuja (VALT)	8	8	13	29
	19.5 %	30.8 %	38.2 %	28.7 %
(TK)				
PP >< Ha/Pa	72	75	57	204
PP >< raskas aj.	37	21	19	77
PP >< MP	3	3	1	7
Yhteensä	112	99	77	288
(VALT)				
PP >< Ha/Pa	62	66	55	183
PP >< raskas aj.	35	20	18	73
PP >< MP	2	3	1	6
Tutkittuja	99	89	74	262
	88.4 %	89.9 %	96.1 %	91.0 %

Polkupyöräilijöiden kuolemaan johtaneista onnettomuuksista törmäykset moottoriajoneuvojen kanssa tulevat tutkituiksi hyvin kattavasti. Useimmiten tutkinnan ulkopuolelle jäänyt onnettomuus on ollut pyöräilijän yksittäisonnettomuus. Siinäkin tutkinnan kattavuus on parantunut, mutta vielä viimeiselläkin vertailujaksolla (2007-2012) tutkinta kattoi alle puolet yksittäisonnettomuuksissa kuolleista pyöräilijöistä.

3 Kypärän käyttö tutkituissa pyöräilykuolemissa

Tutkijalautakunta merkitsee pyöräilijästä, oliko pyöräilijällä kypärä, ja jos oli, niin miten se oli kiinnitetty. Yleensä merkintä on "Suojakypärä ei mukana - Ei käytössä" tai "Suojakypärä mukana - Kypärä käytössä, kiinnityshihna kiinni". Parissa tapauksessa oli käytöstä merkitty "kiinnityshihna auki" tai "kiinnityshihna löysällä". Jälkimmäinen on tässä tulkittu kypärän käytöksi ja edellinen luokkaan "Ei käytössä".

Taulukko 4 Pyöräilykypärän käyttö tutkituissa pyöräilykuolemissa (VALT)

	Vuodet 2000- 2002 N=165	2003- 2006 N=137	2007- 2012 N=124	Yhteensä N=426
Tutkittuja	117	107	98	322
Ei käytössä	107	96	80	283
Käytössä	10	10	17	37
Ei tiedossa	0	1	1	2
Käyttö-%	8.5	9.3	17.3	11.5

Kypärä oli käytössä noin joka kuudennella (17.3 %) pyöräilijänä kuolleena viimeisen kuuden vuoden (2007 - 2012) aikana. Aikaisemmillä jaksoilla kypärän käyttö oli hieman alle kymmenen prosenttia.

Tutkijalautakunnat arvioivat turvalaitteen vaikutuksen kunkin onnettomuuden osallisena olleen henkilön osalta turvalaitteen käytön mukaisesti. Pyöräilijän kuolemantapauksissa arviointi on käytännössä sitä, että olisiko pyöräkypärän käyttö pelastanut kuolemalta, jos sitä olisi käytetty niissä tapauksissa, kun kypärää ei oltu käytetty. "Ei vaikutusta" arvio voi olla joko silloin, kun kypärää on käytetty, mutta se ei ole pelastanut kuolemalta tai silloin, kun kypärää ei ole käytetty, eikä kypärän käyttö olisi riittänyt pelastamaan kuolemalta. Arvioinnissa on myös mahdollisuus sille, että turvalaitteen käyttö olisi vaikuttanut vammoja pahentavasti tai aiheuttanut kuoleman. Tällaisia tapauksia ei kuitenkaan ole pyöräilijöiden kuolemantapauksissa kirjattu tarkasteluajana yhtään kappaletta.

Tutkijalautakunnan arvio on kolmiasteinen: varmuudella - todennäköisesti - mahdollisesti. Seuraavassa taulukossa on esitetty tutkijalautakuntien arviot siitä, miten pyöräilykypärän käyttö olisi vaikuttanut pyöräilijän kuolemaan, jos kypärää olisi käytetty.

Taulukko 5 Pyöräilykypärän arvioitu vaikutus tapauksissa, joissa kypärää ei käytetty (VALT)

	Vuodet 2000- 2002 N=107	2003- 2006 N=96	2007- 2012 N=80	Yhteensä N=283
Ei käytössä				
Pelastuminen kuolemalta				
* varmuudella	1	5	2	8
* todennäköisesti	14	19	13	46
* mahdollisesti	30	15	17	62
Yhteensä	46	39	32	117
per vuosi	15.3	9.8	5.3	9

Niistä onnettomuudessa kuolleista pyöräilijöistä, jotka eivät käyttäneet pyöräilykypärää, olisi mahdollisesti pelastunut 41 % (=117/283). Kaikkien tutkittujen tapausten määrää pyöräilykypärän käyttö olisi siten voinut vähentää 36 % (=117/322).

Taulukko 6 Pyöräilykypärän arvioitu vaikutus eri tyyppisissä onnettomuuksissa (VALT)

	Vuodet 2000- 2002 N=165	2003- 2006 N=137	2007- 2012 N=124	Yhteensä N=426
Tutkittuja yht.	117	107	98	322
Mahd. kuol. pelast.	46	39	32	117
	39.3	36.4	32.7	36.3
PP yksin tai törm PP/JK				
Tutkittuja	11	10	17	38
Mahd. kuol. pelast.	7	8	9	24
	63.6	80.0	52.9	63.2
PP >< Ha/Pa				
Tutkittuja	62	66	55	183
Mahd. kuol. pelast.	25	23	17	65
	40.3	34.8	30.9	35.5
PP >< raskas aj.				
Tutkittuja	35	20	18	73
Mahd. kuol. pelast.	11	5	4	20
	31.4	25.0	22.2	27.4
PP >< Muu				
Tutkittuja	5	10	7	22
Mahd. kuol. pelast.	3	3	2	8
	60.0	30.0	28.6	36.4

Pyöräilykypärän vaikutukseksi tutkijalautakunnat arvioivat useammin kuolemalta pelastumisen mahdollisuuden, jos kyseessä oli pyöräilijän yksittäisonnettomuus tai törmäys toiseen pyöräilijään tai jalankulkijaan. Näissä onnettomuustyypeissä kypärän käyttö olisi tutkijalautakuntien arvion mukaan yli puolessa tapauksista voinut pelastaa kuolemalta.

Se, että kypärä voisi pelastaa kuolemalta onnettomuudessa on luonnollisesti sitä epätodennäköisempää, mitä raskaammasta ajoneuvosta vastapuolena on kyse. Raskaidenkin ajoneuvojen kanssa tapahtuneista törmäyksistä neljänneksessä tutkituista tapauksista arvioitiin, että kypärä olisi mahdollisesti pelastanut, jos kypärää olisi käytetty.

Koska tutkijalautakuntien tutkinnan peittävyys on heikoin juuri niissä tapauksissa, joissa on oletettavaa, että kypärän käytöllä olisi suurin vaikutusmahdollisuus, voitaneen tutkijalautakuntatiedoista tehtävää suhteellista arviota pitää kaikkien pyöräilijäkuolemien osalta ainakin aiemmilta vuosilta todellista vaikutusarviota pienempänä.

Taulukko 7 Tutkijalautakuntien tutkimien kuolemaan johtaneiden polkupyörä-onnettomuuksien uhrin iän mukaan, ja arvioitu kypärän käytön mahdollisuus pelastaa kuolemalta (VALT)

IKÄ		Vuodet 2000- 2002	2003- 2006	2007- 2012	Yhteensä
- 6 v	Tutkittuja yht.	0	0	0	0
7 - 14	Tutkittuja yht.	11	11	6	28
	Kypärä ei käytössä	7	8	6	21
	Mahd. kuol. pelast.	1	2	1	4
15 - 24	Tutkittuja yht.	5	6	5	16
	Kypärä ei käytössä	5	6	5	16
	Mahd. kuol. pelast.	3	2	3	8
25 - 64	Tutkittuja yht.	39	30	36	105
	Kypärä ei käytössä	38	27	26	91
	Mahd. kuol. pelast.	16	10	12	38
65 - 74	Tutkittuja yht.	35	23	25	83
	Kypärä ei käytössä	30	19	19	68
	Mahd. kuol. pelast.	13	10	5	28
75 -	Tutkittuja yht.	27	37	26	90
	Kypärä ei käytössä	27	36	24	87
	Mahd. kuol. pelast.	13	15	11	39
Miehiä	Tutkittuja yht.	69	70	54	193
	Kypärä ei käytössä	65	63	44	172
	Mahd. kuol. pelast.	26	23	18	67
Naisia	Tutkittuja yht.	48	37	44	129
	Kypärä ei käytössä	42	33	36	111
	Mahd. kuol. pelast.	20	16	14	50
Yhteensä	Tutkittuja yht.	117	107	98	322
	Kypärä ei käytössä	107	96	80	283 => 88 %
	Mahd. kuol. pelast.	46	39	32	117 => 41 %

Tutkijalautakuntien arvioiden mukaan pyöräilykypärän käytöllä olisi ollut mahdollisuus estää pyöräilijöiden kuolemia kaikissa ikäluokissa.
(Taulukko 7).

Seuraavassa taulukossa on tarkasteltu liikenteessä kuolleita pyöräilijöitä sen mukaan oliko pyöräilijä alkoholin vaikutuksen alaisena vai ei.

Taulukko 8 Tutkijalautakuntien tutkimissa kuolemaan johtaneissa polkupyörä-onnettomuuksissa kuolleet pyöräilijät ja alkoholin osallisuus (VALT)

IKÄ	Alkoholi:	Vuodet 2000- 2002		2003- 2006		2007- 2012		Yhteensä	
		Ei	On	Ei	On	Ei	On	Ei	On
7 - 14	Tutkittuja yht.	11	0	11	0	6	0	28	0
	Mahd. kuol. pelast.	1		2		1		4	
15 - 24	Tutkittuja yht.	5	0	6	0	5	0	16	0
	Mahd. kuol. pelast.	3		2		3		8	
25 - 64	Tutkittuja yht.	16	23	26	4	26	10	68	37
	Mahd. kuol. pelast.	6	10	9	1	3	5	18	16
65 - 74	Tutkittuja yht.	33	2	20	3	24	1	77	6
	Mahd. kuol. pelast.	11	2	9	1	5	0	25	3
75 -	Tutkittuja yht.	27	0	36	1	25	1	88	2
	Mahd. kuol. pelast.	13	0	15	0	10	1	38	1
Yhteensä	Tutkittuja yht.	92	25	99	8	86	12	277	45
	Mahd. kuol. pelast.	34	12	37	2	26	6	97	20

Vuosina 2000-2002 keski-ikäisten (25 - 64 vuotiaiden) ryhmässä on tutkituissa onnettomuuksissa ollut enemmän alkoholin vaikutuksen alaisia pyöräilijöitä kuin selviä pyöräilijöitä. Muutoin alkoholitapausten osuus on ollut keskimäärin hieman alle 15 % (=45/322).

Voidaan olettaa, että humalassa pyöräilevien kypärän käyttöön on vaikea vaikuttaa. Kuitenkin niistä, joista tutkijalautakunta arvioi, että olisi kypärän käytöllä mahdollisesti pelastunut, oli neljä viidestä selvinpäin.

4 Muut tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet pyöräilyonnettomuudet

Edellä olevien 117 tutkijalautakunnan tutkiman pyöräilijän kuolemaan johtaneen tieliikenneonnettomuuden lisäksi tutkijalautakunta-aineistossa on kyseisellä ajanjaksolla lukuisia muita tutkittuja pyöräilijän kuolemantapauksia, joita ei ole luettu virallisen tilaston (Tilastokeskus) mukaan pyöräilijän tieliikennekuolemiksi.

Ensinnäkin tutkittu tapaus on voinut olla sairauskohtaus, jolloin tapaus ei tule ollenkaan, tai se poistetaan tieliikenneonnettomuustilastosta. Tällaisia tutkijalautakunnat olivat tutkineet ko. vuosina (2000 - 2012) 24 kappaletta. Sairauskohtaukseen pyöräilijänä kuolleiden ikä tutkituissa tapauksissa vaihteli 26:n ja 88:n vuoden välillä, keski-ikä ollessa 60,5 vuotta. Kaksi 24:stä sairauskohtaukseen kuolleesta pyöräilijästä käytti kypärää.

Muita tutkittuja pyöräilijän kuolemia, jotka eivät ole sairauskohtauksia, on tutkijalautakunta-aineistossa lisäksi vielä 26. Useimmat niistä ovat tapauksia, joissa pyöräilijä on esimerkiksi tien ylityksen vuoksi jalkautunut. Silloin poliisin kirjaamassa onnettomuusilmoituksessa kyseessä on jalankulkija, kuten asia juridisesti on. Tutkijalautakunta näyttäisi kuitenkin kirjanneen tienkäyttäjän näissä tapauksissa pyöräilijäksi, kuten matkan tarkoituksen mukaisesti liikennemuoto tapauksessa on. Lisäksi vielä mahdollinen syy sille, että tutkittu pyöräilijän kuolema puuttuu virallisesta tilastosta voi myös olla se, että tapauksessa onnettomuuspaikkaa ei ole katsottu tieliikennealueeksi. Kyseessä on voinut olla esimerkiksi yksityinen piha-alue.

Näissä 26:ssa tutkijalautakunta-aineistossa pyöräilijän kuolemiksi tilastoiduissa tapauksissa kypärää käytti neljä pyöräilijää. Niistä 22:sta, jotka eivät käyttäneet kypärää, arvioi tutkijalautakunta, että kymmenessä tapauksessa kypärän käyttö olisi voinut pelastaa kuolemalta (kaksi varmasti, kaksi todennäköisesti ja kuusi mahdollisesti).

5 Muut kuin kuolemaan johtaneet pyöräilyonnettomuudet

Kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat liikenneturvallisudessa vain jäävuoren huippu. Erityisesti polkupyöräilijöiden osalta tilastoinnin tilanne on sellainen, että onnettomuuksista ja vakavistakin loukkaantumisista tulee vain osa tieliikenneonnettomuuksien tilastoon, joka perustuu poliisin tietoon tulleisiin onnettomuuksiin. Suomessa ei ole säännöllistä sairaalatietoihin perustuvaa liikenneonnettomuustilastointia.

Ruotsissa kerätään sairaalatiedot säännöllisesti, jolloin pyöräilyonnettomuuksista ja niissä loukkaantuneista saadaan huomattavan paljon kattavammin tiedot. Ruotsalaisten tilastojen mukaan Ruotsissa pyöräilijöiden vakavista vammoista vain 12 % on seurausta törmäyksestä moottoriajoneuvon kanssa, ja useampi kuin joka neljäs on peräisin pyöräilijän yksittäisonnettomuudesta. (Niska, A. & Eriksson, J., 2013)

Suomessa Tapaturmavakuutuslaitosten liiton (TVL) mukaan palkansaaajien työmatkatapaturmista 21,8 % tapahtui polkupyörällä, mikä merkitsee vuosittain neljästä viiten tuhatta

Vuoden 2005 tieliikenneonnettomuustilaston tiedot yhdistettiin ns. TILHI-tutkimuksessa THL:n (silloin Stakes) HILMO-sairaalatietojärjestelmän tietoihin. Tuona vuonna tieliikenneonnettomuustilaston mukaan loukkaantuneita polkupyöräilijöitä oli 1049 henkilöä. Sairaalatilastoista löytyi niiden lisäksi lähes kaksinkertainen määrä loukkaantuneita pyöräilijöitä (1819 loukkaantunutta pyöräilijää), joita ei ollut tieliikenneonnettomuustilastossa. (Vertanen et al. 2007)

Parhaillaan on tekeillä hieman mainittua TILHI-tutkimusta vastaava tutkimus, missä sen lisäksi, että tieliikenneonnettomuustilaston aineiston tiedot yhdistetään HILMO-tietoihin, myös konvertoidaan henkilön diagnoositiedoista vamman vakavuusluokka. Tutkimuksen alustavien tulosten perusteella johtopäätökset pyöräilyonnettomuuksien määrästä tullevat olemaan hyvin samansuuntaisia kuin mitä TILHIn perusteella voitiin tehdä. Tämä syksyllä 2014 valmistuva VAAKKU-tutkimus tulee antamaan tarkempaa tietoa loukkaantuneiden pyöräilijöiden määrästä ja vammojen vakavuudesta.

6 Johtopäätökset ja pohdinta

Kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien perusteella pyöräilijöiden turvallisuus on parantunut, mutta viimeisen seitsemän vuoden aikana kuoleman luvuissa ei ole tapahtunut juuri muutosta. Viime vuosina on kuollut keskimäärin noin 20 pyöräilijää vuodessa.

Tutkijalautakuntien tutkimissa kuolemaan johtaneissa pyöräilyonnettomuuksissa kypärä on käytössä hieman yli 10 %:lla uhreista. Tutkijalautakuntien arvion mukaan kypärää käyttämättömistä yli 40 % olisi mahdollisesti voinut pelastua kuolemalta. Viime vuosina kypärän käytöllä olisi vuosittain pelastunut todennäköisesti kaksi mahdollisesti viisi pyöräilijää kuolemalta.

Kypärän käyttö on lisääntynyt, joskin siinä on suuria alueellisia eroja. Uudellamaalla Liikenneturvan kypärätarkkailun tulos oli 76 % vuonna 2013, mutta joissakin maakunnissa käyttö jää edelleen alle 20 %:n. Koko Suomen tarkkailutulos vuonna 2013 oli 44 %.

Vuoden 2003 alusta tuli voimaan Tieliikennelain kirjaus pyöräilykypärän käytöstä (...on yleensä käytettävä asianmukaista suojakypärää). Samoihin aikoihin kypärän käyttö lisääntyi ja pyöräilijöiden kuolemat vähenivät selvästi. Kyseisenä aikana on varmasti toteutettu myös lukuisia muita pyöräilijöiden turvallisuutta parantavia toimenpiteitä kuten nopeusrajoitusten alentamisia ja liikenneympäristön parantamistoimia.

Kuolemaan johtaneet onnettomuudet ovat pyöräilijöiden liikenneturvallisuuden kannalta vain jäävuoren huippu. Koska Suomessa ei toistaiseksi säännöllisesti hyödynnetä sairaalatietoja, on pyöräilijöiden vakavista vammoista ja turvallisuuden kehittymisestä hyvin heikosti tietoa.

Parhaillaan valmistellaan liikenne- ja viestintäministeriön johdolla tieliikennelain kokonaisuudistusta. Siinä yhteydessä mietitään myös pyöräilijän kypäränkäyttöön liittyvän pykälän uudistamista. Vanhaa säännöstä on kritisoitu siitä, että se ei ole selkeä vaatimus, vaan asia on ilmaistu "on yleensä käytettävä" -muodossa. Ilmaisun perusteena on se, että kypärän käyttämättömyydestä ei seuraa rangaistusta.

Nähdäkseni pyöräilijän kypärän käyttöä koskeva asian toteuttamiseen lainsäädännössä on seuraavia vaihtoehtoja:

- * kirjataan selkeä käyttövaatimus, sekä selkeä sanktio, esimerkiksi rikesakkorikkomus, kuten muissakin henkilökohtaisen turvalaitteen käyttöä koskevissa rikkomuksissa.

Käyttämättömyyden sanktiointi toteutuu sitten käytännössä valvontamenettelyn perusteella, kuten muissakin rikkomuksissa. Todennäköisesti pyöräilykypärän käytön valvonta olisi enimmilläänkin "tempausluonteista" - tai rikesakkoja kirjoitettaisiin, kun poliisi on esimerkiksi selvittämässä pyöräilijän onnettomuutta.

- * kirjataan selkeä käyttövaatimus, mutta ei kirjata sille rangaistusmenettelyä. Nykyisessä laissa on rangaistuspykälänä 103 §, ja vähäisissä rikkomuksissa toimenpiteistä luopumisesta säädetään 104 §:ssä. Yksi mahdollisuus voisi olla mainita kypärän käyttämättömyys vähäisenä rikkeenä, jota siis koskisi aina toimenpiteistä luopuminen. Tästä seuraisi luonnollisesti myös se, että käyttövaatimusta ei silloin todennäköisesti olisi tarvetta poliisin toimesta valvoa.
- * säilytetään nykyinen "on yleensä käytettävä" -muoto, tai vastaava ilmaisu, jolloin nykyinen käytäntö säilyy, ja käyttämättömyyttä ei valvota eikä käyttämättömyydestä seuraa rangaistusta.
- * poistetaan koko pyöräilijän kypärän käyttöä koskeva maininta lainsäädännöstä, eli palataan ennen vuotta 2003 olevaan käytäntöön, jolloin kypärän käytön edistämisen keinona oli pelkästään tiedotus ilman lainsäädännöllistä tukea.

Pyöräily on terveyttä edistävä ja ympäristöystävällinen liikennemuoto, jota halutaan voimakkaasti edistää nykyisessä liikennepolitiikassa. Pyöräilyyn liittyy myös turvallisuusriskiä, jonka määrää ei kovin hyvin tunneta. Pyöräilyn edistämisessä tulee huolehtia siitä, että myös liikenneturvallisuuden tavoitteita toteutetaan. Pyöräilykypärän käyttövaatimuksen on väitetty olevan haittatekijä, joka vaikeuttaa pyöräilyn edistämistä. Pyöräilyn halutaan olevan mahdollisimman helppoa, kätevää ja mukavaa.

Toteutetaan pyöräilykypärän käyttöä koskevan lainsäädäntö sitten millä tahansa edellä mainituista vaihtoehtoista, tulee huolehtia siitä että pyöräilyn ja liikenneturvallisuuden edistäminen eivät lyö toisiaan korvalle.

Liite 1 Polkupyöräilijöiden tieliikennekuolemat ikäryhmän ja sukupuolen mukaan vuosina 1998 - 2013 (Tilastokeskus)

IKÄ - 6	SUKUP	Vuodet					
		1988- 1992	1993- 1997	1998- 2002	2003- 2007	2008- 2012	2013
	mies	4	6	0	0	0	0
	nainen	4	1	1	0	0	0
	Yhteensä	8	7	1	0	0	0
7-14	mies	38	25	16	11	3	2
	nainen	15	15	7	1	3	1
	Yhteensä	53	40	23	12	6	3
15-24	mies	13	7	10	1	3	0
	nainen	7	4	4	7	0	1
	Yhteensä	20	11	14	8	3	1
25-34	mies	11	7	6	7	4	1
	nainen	4	5	4	1	1	1
	Yhteensä	15	12	10	8	5	2
35-44	mies	21	14	14	2	3	1
	nainen	9	5	3	2	2	0
	Yhteensä	30	19	17	4	5	1
45-54	mies	17	35	34	12	5	1
	nainen	19	8	8	1	3	0
	Yhteensä	36	43	42	13	8	1
55-64	mies	32	25	32	20	14	3
	nainen	29	18	9	7	7	1
	Yhteensä	61	43	41	27	21	4
65-74	mies	55	43	37	20	15	0
	nainen	43	26	33	12	13	3
	Yhteensä	98	69	70	32	28	3
75-84	mies	67	39	32	33	10	2
	nainen	33	21	22	18	9	1
	Yhteensä	100	60	54	51	19	3
85-	mies	11	7	6	3	7	2
	nainen	0	0	4	1	0	0
	Yhteensä	11	7	10	4	7	2
Yhteensä	mies	269	208	187	109	64	12
	nainen	163	103	95	50	38	8
	Yhteensä	432	311	282	159	102	20

Lähteet:

Tilastokeskus; Suomen tieliikenneonnettomuudet tilastoaineisto

VALT (Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta);
Tutkijalautakuntien tutkimien liikenneonnettomuuksien tilastoaineisto

Niska Anna & Eriksson Jenny;
Statistik över cyklisters olyckor; VTI-rapport 801/2013

Vertanen et al.; Loukaantumisten vakavuus tieliikenneonnettomuuksissa;
Lintu-julkaisu 3/2007.